

Bedingung geknüpft werden, gewisse Universaldienstpflichten zu übernehmen und/oder Zahlungen in einen Ausgleichsfonds zu leisten.

## 5. Verkehr

Zwar haben die EU und Österreich partielle Vorbehalte im Verkehrsbereich vorgesehen. Ein allgemeiner Vorbehalt, der bestehende und künftige Maßnahmen im Bereich des öffentlichen (Personen-)Verkehrs umfassend absichern würde, wurde hingegen nicht im CETA verankert.

Die EU hat in Annex II einen Vorbehalt im Sektor „*Transport*“, Subsektor „*Road Transport*“ (CPC 712<sup>323</sup>) eingetragen.<sup>324</sup> Der Vorbehalt bezieht sich auf die Disziplinen des Marktzugangs und der Inländerbehandlung und erstreckt sich sowohl auf die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung als auch auf Investitionen.

Die EU behält sich (und den Mitgliedstaaten) ua das Recht vor, die grenzüberschreitende Erbringung von Straßenverkehrsdienstleistungen von einer Niederlassung innerhalb der EU abhängig zu machen. Obwohl es sich um einen Annex II Vorbehalt handelt, führt die EU als bestehende Maßnahmen folgende Rechtsakte an, die die Ausübung der jeweiligen Tätigkeiten an eine Niederlassung in einem Mitgliedstaat der EU knüpfen: VO (EG) 1071/2009<sup>325</sup>, VO (EG) 1072/2009<sup>326</sup> sowie VO (EG) 1073/2009<sup>327</sup>.

Österreich hat einen komplementären Vorbehalt in Annex I verankert,<sup>328</sup> der sich ebenfalls auf die Disziplinen des Marktzugangs und der Inländerbehandlung bezieht und sich sowohl auf die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung als auch auf Investitionen erstreckt. Österreich behält sich damit vor, „ausschließliche Rechte und/oder Genehmigungen“ im Bereich des Personen- oder Gütertransports nur Staatsangehörigen eines EU-Mitgliedstaats oder juristischen Personen, die ihre „*headquarters*“ in der EU haben, zu erteilen.

---

<sup>323</sup> Die CPC-Kategorie, auf die sowohl der Vorbehalt der EU als auch der komplementäre Annex I Vorbehalt Österreichs (dazu sogleich) verweisen, ist sehr weit; dort ist nicht die Rede von *road transport*, sondern von „*other land transport*“. CPC 712 umfasst unter anderem „*Urban and suburban regularly scheduled multi-stop passenger transportation via highways and other modes of land transport. Services classified here are motor-bus, tramway, trolley bus and similar services generally rendered on a franchise basis within the confines of a single city or group of contiguous cities. These services are provided over predetermined routes on a predetermined time schedule, may provide pick-up and discharge of passengers at any scheduled stop, and are open to any user. Exclusion: Urban and suburban passenger transportation by railway are classified in subclass 71112.*“

<sup>324</sup> CETA 2014, S 1516.

<sup>325</sup> Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates, ABl 2009 L 300/51.

<sup>326</sup> Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs (Neufassung), ABl 2009 L 300/72.

<sup>327</sup> Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, ABl 2009 L 300/88.

<sup>328</sup> CETA 2014, S 1229.

Unter „Bestehende Maßnahmen“ nennt der österreichische Vorbehalt allerdings nur § 5 Güterbeförderungsgesetz und § 6 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, die jeweils Voraussetzungen für die Erteilung einer Konzession nach dem jeweiligen Gesetz statuieren. Bei natürlichen Personen kommt es demnach (unter anderem) auf die EWR-Staatsangehörigkeit des Konzessionswerbers an, bei juristischen Personen auf den Sitz bzw eine nicht nur vorübergehende Niederlassung in Österreich. Auf den entsprechenden § 7 Kraftfahrlineingesetz (KfLG), der ein Staatsbürgerschafts- bzw Sitzerfordernis für Personenkraftverkehrsunternehmer im Bereich des Kraftfahrlinienverkehrs statuiert, bezieht sich der Vorbehalt hingegen nicht. Dies ist mit Blick auf das im KfLG normierte Staatsbürgerschaftserfordernis problematisch:

Gem § 7 Abs 1 Z 2 KfLG sind Staatsangehörige und Unternehmen anderer Mitgliedstaaten der EU oder des EWR österreichischen Konzessionswerbern gleichgestellt. Damit ist zwar das Niederlassungserfordernis in § 7 KfLG vom oben erwähnten EU-Vorbehalt erfasst. Auch die Voraussetzung – *nach* Erteilung der Konzession, aber *vor* Aufnahme des Betriebs des konzessionierten Linienverkehrs<sup>329</sup> – eine Niederlassung in Österreich nachzuweisen, dürfte daher nicht mit dem CETA in Konflikt geraten. Hinsichtlich des Staatsbürgerschaftserfordernisses besteht jedoch eine **Lücke**. Dieses ist weder vom österreichischen Vorbehalt noch vom EU Vorbehalt erfasst und steht damit im Konflikt mit der in CETA normierten Inländerbehandlungsverpflichtung.

Bei näherer Betrachtung zeigt sich, dass § 7 KfLG mit Blick auf das CETA noch aus einem weiteren Grund **problematisch** ist:

§ 7 Abs 1 Z 4 KfLG bestimmt, dass die Konzession zu erteilen ist, wenn diese „auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft“. In der Folge sind in Z 4 lit a – lit e beispielhaft Ausschlussgründe angeführt, die teilweise einer Bedarfsprüfung gleichkommen (lit b, c und e). Bedarfsprüfungen sind allerdings nach der Logik des CETA – mangels entsprechenden Vorbehalts – als unzulässige Marktzugangsbeschränkungen zu qualifizieren (vgl Kap 10 Art X.4). Da für diesen Aspekt weder Österreich noch die EU einen entsprechenden Vorbehalt verankert haben, gerät § 7 Abs 1 Z 4 KfLG in Konflikt mit den CETA-Marktzugangsverpflichtungen.

## 6. Freizeit, Kultur und Sport

Die EU hat in Annex II eine facettenreiche Ausnahme im Bereich Freizeit, Kultur und Sport eingetragen (*recreational, cultural and sporting services*). Diese bezieht sich auf die Disziplinen des Marktzugangs, der Inländerbehandlung, der Meistbegünstigung, Leistungsanforderungen sowie auf Führungskräfte und Angehörige der Unternehmensleitung und erstreckt sich sowohl auf die grenzüberschreitende Dienstleistungserbringung als auch auf Investitionen.

Die EU behält sich (und den Mitgliedstaaten **außer Österreich**) – unter anderem – das Recht vor, jegliche Maßnahmen in Bezug auf die Erbringung von Dienstleistungen bezüglich

---

<sup>329</sup> §§ 7 Abs 1 Z 2 iVm 18 Abs 2 KfLG. Zur älteren – unionsrechtswidrigen – Rechtslage s EuGH Rs C-388/09 (*Yellow Cab*) Rz 37 ff; dazu *Kahl et al*, Kraftlinienverkehr und Unabhängige Verwaltungssenaten, Verkehr und Technik 2011, Teil II, 311 (312f).